

RINGKASA EKSEKUTIF

STUDI PENGEMBANGAN *COMMERCIAL CODE*

DI BIDANG PELAYARAN

A. PENDAHULUAN.

Angkutan laut di Indonesia memiliki peran yang vital dalam proses mobilisasi manusia maupun barang. Namun demikian, pembangunan di bidang transportasi laut di Indonesia masih jauh dari yang semestinya dapat dicapai. Salah satu indikatornya adalah minimnya jumlah kapal nasional dibandingkan kapal keagenan asing yang rata-rata selisihnya sebesar 459,18% (Statistik Perhubungan, 2011).

Aktivitas pelayaran di Indonesia memiliki peran yang sangat penting. Selain sebagai pemersatu wilayah kepulauan di Nusantara, juga mengandung dimensi bisnis, baik dalam skala makro maupun mikro. Dimensi bisnis tersebut sesuai dengan fungsi angkutan laut, yaitu fungsi pengaturan, operasi terminal dan ekonomi. Selain itu, dalam konteks pelayaran, dimensi hukum sebagai “payung” yang melindungi berbagai aktivitas bisnis juga memiliki peranan yang sangat penting. Kegiatan bisnis pelayaran di Indonesia sudah semakin kompleks, sehingga kegiatan yang didasarkan pada peraturan yang faktual perlu dikaji lebih lanjut.

Selama 67 tahun sejak kemerdekaan, Republik Indonesia belum memiliki *commercial code* di bidang maritim. Dewasa ini perlindungan terkait aktivitas bisnis dan perdagangan di Indonesia dipayungi oleh Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wetboek van Koophandel voor Indonesie*) atau KUHD. Namun demikian, KUHD tersebut merupakan produk Belanda yang dinilai kurang relevan lagi dengan konteks perdagangan Internasional masa kini. Perkembangan kondisi bisnis, ekspor dan impor saat ini sudah mengalami perubahan. Praktek pengangkutan telah menggunakan aturan internasional yang sudah jauh berbeda dengan aturan yang terdapat dalam KUHD.

Aturan-aturan hukum nasional di bidang perdagangan menjadi sumber hukum yang penting dalam hukum perdagangan internasional. Berbagai aturan hukum nasional ini mungkin dapat berbeda antara satu sama lainnya. Masalah yang dinilai dapat timbul antara lain, timbulnya keraguan dan kekhawatiran pihak-pihak pelaku bisnis terhadap keamanan, kepastian dan perlindungan hukum. Hal ini juga yang mendasari pentingnya unifikasi hukum perdata agar dapat diterima oleh seluruh pelaku bisnis internasional, termasuk di bidang pelayaran.

Konteks pelayaran kini tidak terlepas dari konvensi-konvensi internasional. Pada praktiknya, konvensi-konvensi tidak hanya diterapkan oleh negara-negara peserta, tetapi juga banyak diterima dan dipraktikkan oleh ahli hukum dan hakim-hakim negara yang bukan anggota konvensi. Mereka membiarkan konvensi mengikat seperti hukum kebiasaan internasional.

Mengingat hal tersebut, maka berbagai konvensi internasional perlu dikaji dan disempurnakan, sebagaimana *Hamburg Rules*, *Hague Rules* 1924 yang diubah dan ditambah dengan *protocol* tanggal 23 Februari di Brussels, UNCLOS 1978, *Multimoda Transport Code*, dan perkembangan WTO, ASEAN, APEC dan beberapa regulasi internasional lainnya. Tentunya regulasi-regulasi tersebut berdampak pada pengaturan pengangkutan di Indonesia. Dengan demikian, perlu kiranya dilakukan penyempurnaan terhadap *commercial code* yang berlaku saat ini.

Di samping itu, beberapa hal yang juga harus diketahui adalah ketentuan-ketentuan yang sudah diterapkan terlebih dahulu, seperti ketentuan mengenai Alur Lintas Kepulauan (ALK). Perihal ini dapat dibahas lebih lanjut, apakah *commercial code* dapat pula diberlakukan pada ALK, meskipun berada di wilayah perairan Indonesia.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka dapat dirumuskan empat masalah, yaitu: (1). bagaimana *commercial code* bidang pelayaran pada saat ini yang mengatur tentang proses pengiriman barang dari *shipper* hingga *consignee*? (2). bagaimana sistem pengangkutan laut di Indonesia saat ini terkait dengan *commercial code*? (3). bagaimana perkembangan peraturan dan implementasi yang terkait dengan *commercial code* di bidang pelayaran? dan (4). bagaimana upaya yang harus ditempuh dalam penyempurnaan *commercial code* di bidang pelayaran yang berlaku saat ini ?

Maksud studi ini adalah menganalisis dan mengevaluasi *commercial code* di bidang pelayaran saat ini. Sedangkan tujuan studi ini adalah tersusunnya naskah akademis perbaikan *commercial code* di Indonesia.

Berdasarkan uraian di atas, maka ruang lingkup substansi penelitian ini adalah kajian tentang proses pengiriman barang dari *shipper* ke *consignee* melalui angkutan laut, meliputi: (a). identifikasi dan inventarisasi peraturan perundang-undangan terkait dengan *commercial code*; (b). identifikasi sistem pengangkutan laut di Indonesia; (c). identifikasi perkembangan yang terkait dengan *commercial code*; (d). analisis dan evaluasi perkembangan perundang-undangan nasional dan internasional di bidang *commercial code*; (e). analisis dan evaluasi kelemahan pengaturan *commercial code* yang berlaku saat ini; (f).

penyempurnaan *commercial code* yang berlaku saat ini; (g). rekomendasi.

Batasan dalam kegiatan ini adalah penyusunan rekomendasi untuk penyempurnaan *commercial code* agar sesuai dengan kondisi saat ini. Adapun indikator keluaran dan luaran dari kegiatan ini adalah sejumlah laporan hasil studi. Keluarannya berupa 4 buku laporan hasil penelitian yang terdiri dari laporan pendahuluan, laporan antara, laporan draf final, dan laporan akhir yang memuat konsep penyempurnaan *commercial code*.

B. TINJAUAN PUSTAKA.

Di Indonesia, hukum tentang pelayaran di bidang perdagangan diatur dalam KUHD. Dalam konteks hukum laut, pemanfaatan laut sebagai jalur perdagangan sudah diatur pula dalam beberapa regulasi internasional, seperti *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1985 di Montego Bay, Jamayka. Oleh karena itu jika terdapat unsur asing dalam sebuah pelayaran, maka pelayaran tersebut harus diinternasionalsir. Dengan demikian, tinjauan teori ini akan memuat beberapa poin, yaitu beberapa tinjauan umum peristilahan terkait *commercial code*, serta landasan yuridis kegiatan pelayaran komersial dalam beberapa peraturan nasional dan internasional.

Pertama, tinjauan umum mengenai *commercial code* di bidang pelayaran. Istilah *commercial code* atau *commercial law* memiliki beberapa definisi. Wikipedia memberikan pengertian mengenai *commercial code* sebagai ‘*a commercial code is a codification of private law relating to merchants, trade, business entities (especially companies), commercial contracts and other matters such as negotiable instruments*’.

Di beberapa negara, *commercial code* juga disebut dengan istilah yang berbeda-beda. Di Perancis, penyebutan untuk istilah ini adalah ‘*Code de Commerce*’ yang juga dipakai *Blacks Law Dictionary*. Diberlakukan sejak 1807 sebagai salah satu bagian yang diatur dalam *Napoleon Code*. Aspek yang diatur dalam *Code de Commerce* adalah transaksi bisnis, kepailitan, hukum bisnis dan yurisdiksi pengadilan dalam menyelesaikan permasalahan terkait. Sedangkan di Jepang, yaitu *Commercial Code of Japan*, memuat tiga buku. Buku pertama tentang ketentuan umum (*General Provision*), buku kedua mengenai perusahaan (*Corporation*) dan buku ketiga memuat pengaturan melalui pasal-pasal (*Commercial Act*).

Dalam istilah Indonesia, Hukum Dagang merupakan terjemahan lain dari istilah *commercial code*. Sehingga dalam studi ini *commercial code* di bidang pelayaran diartikan sebagai seluruh regulasi yang mengatur mengenai kegiatan niaga atau komersial di bidang pelayaran. Aspek niaga dalam kegiatan pelayaran diantaranya adalah, kegiatan usaha jasa perairan, pengaturan tarif, penyelesaian sengketa dan pengaturan tanggungjawab pelaku usaha di bidang pelayaran yang sebelumnya diatur dalam KUHD buku II dan peraturan turunannya.

Kedua, pengaturan kegiatan pelayaran di berbagai regulasi. Regulasi yang berkenaan dengan kegiatan niaga di bidang pelayaran sebenarnya sudah diatur baik secara nasional maupun internasional. Beberapa diantaranya dapat diinventarisir sebagai berikut :

1. UNCLOS dan Legitimasinya terhadap Pembentukan Regulasi Pelayaran Perdagangan di Sebuah Negara.

Dalam UNCLOS 1982, kedaulatan negara adalah kekuasaan tertinggi pada negara untuk melakukan suatu tindakan yang dianggap perlu demi kepentingan nasional negara itu sendiri berdasarkan hukum nasional dengan memperhatikan hukum internasional. Oleh karena itu negara memiliki hak dan wewenang untuk membuat peraturan hukum (*legislation*), mengawasi berlakunya peraturan (*control*), dan menegakkan hukum yang berlaku (*law enforcement*) demi kepentingan negara tersebut, tidak terkecuali regulasi mengenai perdagangan melalui jalur pelayarannya.

2. Internasionalisasi Pelayaran Perdagangan di Indonesia.

Dalam konteks hukum internasional, sebagai upaya menertibkan subjek-subjek hukumnya, maka peran serta pengaruh hukum internasional harus diupayakan. Internasionalisasi peraturan perdagangan melalui jalur pelayaran dimaksudkan untuk melakukan unifikasi atau harmonisasi antara peraturan yang sudah ada di Indonesia dan peraturan internasional yang saat ini berlaku. Setidaknya ada beberapa konvensi yang substansinya memiliki kegiatan-kegiatan yang bersifat perdata lintas negara antara lain (Putra, 1997): (a). *Rotterdam Rules (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)* (September 23, 2009); (b). *Convention Relating to Civil Procedure* (March 1, 1954); (c). *Convention on the Law Applicable to International Sales of Goods* (June 15, 1955); (d). *Convention Concerning the Recognition of Legal Personalities of Foreign Companies, Associations and Foundations* (1 June 1956); (e). *Convention on the Jurisdiction of the Selected Forum in the Cases*

of International Sales of Good (15 April 1958); (f). Convention Abolishing the Requirements of Legalization for Foreign Public Documents (5 Oct. 1961); (g). Convention on Testamentary Disposition (5 Oct. 1961); (h). Convention on the Service Abroad of Judicial and Extra-Judicial Documents in Civil or Commercial Matters (15 Nov. 1965); (i). Convention on the Choice of Court (15 November 1965); (j). Convention on Recognition and Execution of Foreign Judgments in Civil and Commercial Matters (1966); (k). Convention on the Taking of Evidence Abroad in Civil or Commercial Matters (1968); dan (l). Convention on the Law Applicable to Traffic Accident (1968).

3. Incoterm 2010 Sebagai Usaha Pelaku Bisnis Internasional dalam Pengaturan Kegiatan Bisnis Angkutan Laut.

Incoterm (*International Commercial Terms*) adalah kodifikasi dari peraturan internasional untuk keseragaman interpretasi pasal-pasal kontrak dalam perdagangan internasional. Incoterm merupakan perjanjian antara *seller* dan *buyer* dalam suatu *sales contract* untuk menghindari perselisihan dalam pengangkutan laut.

4. Pengaturan Kegiatan Pelayaran Perdagangan dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008.

Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 diatur tentang jenis usaha jasa angkutan perairan, pelaksanaan kegiatan usaha, tarif angkutan dan usaha jasa perairan, dan kewajiban dan tanggung jawab pengangkut.

5. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan.

Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar.

6. Undang Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Lahirnya UU No. 5 Tahun 1999 ialah dalam rangka menganunggalangi praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat dalam kegiatan perekonomian di Indonesia. Berdasarkan UU No. 5 Tahun 1999, terdapat 10 (sepuluh) jenis perjanjian yang dilarang, yaitu: (a). Oligopoli; (b). Penetapan Harga; (c). Pembagian Wilayah; (d). Pemboikotan; (e). Kartel; (f). Trust; (g).

Oligopsoni; (h). Integrasi Vertikal; (i). Perjanjian Tertutup; dan (j). Perjanjian Dengan Pihak Luar Negeri.

7. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase Dan Alternatif Penyelesaian Sengketa Bisnis.

Undang-undang ini mengatur tentang penyelesaian sengketa atau beda pendapat antar para pihak dalam suatu hubungan hukum tertentu yang telah mengadakan perjanjian arbitrase yang secara tegas menyatakan bahwa semua sengketa atau beda pendapat yang timbul atau yang mungkin timbul dari hubungan hukum tersebut akan diselesaikan dengan cara arbitrase atau melalui alternative penyelesaian sengketa.

8. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhan.

Dalam peraturan ini, aspek niaga yang diatur berkaitan dengan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang melakukan kegiatan komersial di pelabuhan, dan lembaga pemegang Otoritas Pelabuhan (OP), yaitu lembaga pemerintah di Pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.

9. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan.

Peraturan Pemerintah ini mengatur mengenai kegiatan angkutan laut, angkutan sungai dan danau, angkutan penyeberangan, angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil, kegiatan jasa terkait dengan angkutan di perairan, perizinan, penarifan, kewajiban dan tanggung jawab pengangkut, pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya, pemberdayaan industri angkutan di perairan, sistem informasi angkutan di perairan, dan sanksi administratif.

Angkutan laut yang diatur melalui PP ini meliputi: (a). Angkutan laut dalam negeri; (b). Angkutan laut luar negeri; (c). Angkutan laut khusus; dan (d). Angkutan laut pelayaran rakyat.

10. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan.

Dalam Peraturan Pemerintah ini diatur secara rinci mengenai: (a). Pengukuran kapal; (b). Pendaftaran kapal; (c). Kebangsaan kapal; (d). Keselamatan kapal; (e). Nahkoda dan anak buah kapal; (f). Penanganan kecelakaan kapal; (g). Kelaikan peti kemas; dan (h). Pencegahan dan penanggulangan pencemaran perairan.

11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Perusahaan ini merupakan salah satu perusahaan penyedia jasa bongkar muat yang meliputi *Stevedoring*, *Cargodoring* dan *Receiving/Delivery*, dengan menggunakan tenaga kerja bongkar muat dan peralatan bongkar muat sesuai dengan peraturan yang ada. Selain PBM, Perusahaan Angkutan Laut Nasional juga dapat menyelenggarakan jasa bongkar muat ini.

12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 25 tahun 2002 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan.

Keputusan menteri ini terdiri atas 17 (tujuh belas) pasal yang mengatur tentang dasar perhitungan tarif pelayanan jasa bongkar muat barang. Secara umum Keputusan Menteri ini mengatur tentang: (a). Pedoman dasar tentang unsur biaya bagian tenaga kerja bongkar muat; (b). Pedoman dasar tentang Unsur biaya bagian perusahaan bongkar muat; (c). Pedoman tentang perhitungan tingkat produktivitas kerja bongkar muat (ton/gilir kerja/derek kapal); (d). Pedoman tentang biaya tambahan atas kegiatan di luar kegiatan pokok bongkar muat barang, termasuk atas barang-barang yang membutuhkan perlakuan khusus; dan (e). Kewajiban-kewajiban Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat dalam menunjang kesejahteraan tenaga kerja bongkar muat.

13. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 79 tahun 1999 tentang Status Trayek Tetap dan Teratur atau Linier Angkutan Laut Luar Negeri.

Dalam Keputusan Menteri ini, mengatur hal-hal pokok sebagai berikut: (a). Kriteria status trayek dan teratur atau liner; (b). Tata cara pemberitahuan ketika masuk dalam bagian angkutan trayek tetap atau menjadi *liner conference*; (c). Hak dan kewajiban dalam trayek tetap dan teratur atau liner; (d). Substitusi dan omisi; dan (e). Pengawasan dan sanksi oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

14. Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.

Intruksi Presiden ini ditujukan kepada tiga belas menteri dan gubernur serta bupati seluruh Indonesia. Dalam Intruksi Presiden ini, Presiden mengintruksikan agar menerapkan asas *cabotage*

secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional. Penerapan asas tersebut dapat diimplementasikan dalam beberapa bidang sekaligus sesuai fungsi dan kewenangan, yaitu dalam bidang Perdagangan; Keuangan; Perhubungan; Perindustrian; Energi dan Sumber Daya Mineral; dan Pendidikan dan Latihan.

15. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 54 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

Keputusan Menteri ini mengatur beberapa standar pokok dalam penyelenggaraan Pelabuhan Laut, diantaranya: (a). Penetapan Lokasi untuk Pelabuhan Laut; (b). Ketentuan tentang Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan; (c). Ketentuan tentang Pembangunan Pelabuhan Laut; (d). Ketentuan operasional Pelabuhan Laut; (e). Pelaksanaan kegiatan di Pelabuhan Laut; (f). Pelayanan jasa kepelabuhan di Pelabuhan Laut; (g). Penggunaan Dermaga untuk kepentingan sendiri; (h). Kegiatan membuat bangunan pengerukan, dan reklamasi di daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan laut; (i). Usaha kegiatan penunjang di Pelabuhan Laut; (j). Pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri.

16. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

Ada lima jenis angkutan laut yang diatur secara rinci berkaitan dengan penyelenggaranya, yaitu: (a). Angkutan Laut Dalam Negeri; (b). Angkutan Laut Luar Negeri; (c). Pelayaran Rakyat; (d). Angkutan Laut Khusus; dan (e). Angkutan laut Perintis. Keputusan Menteri ini mengatur tentang jenis trayek yang digunakan dalam penyelenggaraan angkutan laut. Masing-masing trayek memiliki spesifikasi jenis kapal, rute perjalanan, pelabuhan singgah dan sebagainya. Keputusan ini juga mengatur tentang keagenan kapal. Setiap perusahaan angkutan laut harus memiliki agen yang mengurus setiap keperluan berkaitan dengan kapalnya.

C. METODOLOGI PENELITIAN.

Pola pikir studi ini berawal dari anggapan perlunya untuk mengkaji relevansi *commercial code* bidang pelayaran dan implementasinya yang ada pada saat ini. *Commercial code* atau hukum dagang yang mengatur mengenai pelayaran sebelum diterapkannya Undang-Undang tersendiri terdapat dalam buku II KUHD peninggalan Belanda. Sehingga dengan

latar belakang tersebut akan dikaji melalui peraturan-peraturan yang ada dan dianalisis berdasarkan kondisi eksisting baik di lingkup nasional maupun internasional. Penjelasan pola pikir ini dapat diperinci sebagai berikut: (a). Input; (b). Proses, meliputi subyek, obyek dan metoda; dan (c). Instrumental Input dan Data Eksisting Input, antara lain *output* dan *outcome*.

Sumber data studi diperoleh dari: (a). Literatur; (b). Peraturan perundangan yang berlaku di Negara Indonesia; (c). Peraturan Internasional; dan (d). Hasil survey terhadap pihak terkait dengan kebutuhan. Data yang dibutuhkan dalam studi ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Terkait dengan penelusuran data di lapangan melalui survey, beberapa indikator yang menurut tim peneliti perlu untuk diungkap sebagai data studi meliputi beberapa hal, yaitu kapal, pelabuhan, sumber daya manusia, pelaku usaha dan regulator.

Langkah-langkah yang ditempuh dalam pengumpulan data adalah sebagai berikut :

- a. Melakukan pengumpulan informasi dan pengawasan lapangan yang berkaitan dengan materi bahasan melalui :
 - 1) Studi literatur;
 - 2) Studi Regulasi-regulasi yang berlaku di tingkat Nasional dan Regulasi-regulasi internasional;
 - 3) Informasi atau data dari pengguna jasa di lapangan.
- b. Melakukan penyesuaian antara regulasi nasional dan internasional terutama membahas kedaulatan sebuah negara dalam membentuk peraturan nasional untuk mengakomodir kepentingan sosial, politik dan ekonominya hingga melahirkan rekomendasi.
- c. Mengkaji peraturan Internasioanal, untuk perbandingan, bahkan untuk diadopsi guna mendapatkan hasil yang optimal dan dapat dioperasikan di Indonesia terutama dalam transaksi bisnis internasional melalui jalur pelayaran.
- d. Melakukan kajian pengembangan *Commercial Code* di bidang pelayaran ini akan melahirkan rekomendasi untuk;
 - 1) Tanpa melakukan perubahan regulasi yang sudah ada;
 - 2) Melakukan perubahan terhadap regulasi-regulasi yang sudah ada dengan pertimbangan penyesuaian kondisi di Indonesia.

Data studi yang terkumpul, dianalisis dengan model analisis deskriptif-evaluatif dan analisis *legal gap*. Langkah pertama yang ditempuh dalam studi ini adalah mengidentifikasi peraturan-peraturan terkait kegiatan bisnis di bidang pelayaran untuk dianalisis kelemahan-kelemahannya. Sedangkan langkah berikutnya adalah menganalisis peraturan-peraturan yang berhasil diidentifikasi dengan data eksisting yang berhasil diperoleh untuk ditelaah lebih lanjut antara norma (*das sollen*) dan kondisi di lapangan (*das sein*) sehingga didapatkan hasil analisis yang dapat dirujuk apakah peraturan terkait perlu dirubah, dipertahankan untuk tetap diimplementasikan, atau diperbaiki sesuai kebutuhan.

Kegiatan studi ini akan dilakukan di beberapa pelabuhan yang digunakan untuk aktifitas komersial di Indonesia dan Malaysia sebagai sampel, antara lain Pelabuhan di Jakarta, Medan, Surabaya, Malaysia dan Makassar.

Rencana kerja studi ini dibagi ke dalam empat tahap, yaitu: (a). Tahap Persiapan; (b). Tahap Pengumpulan Data; (c). Tahap Analisis Data; dan (d). Tahap Pelaporan. Sistem pelaporan dalam pekerjaan ini dilakukan dalam 4 (empat) tahap, yaitu; (a). Laporan Pendahuluan (*Inception Report*); (b). Laporan Antara (*Interim Report*); (c). Laporan Rancangan Laporan Akhir (*Draft Final Report*); (d). Laporan Akhir (*Final Report*) dan Ringkasan (*Executive Summary*).

D. LAPORAN PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.

Sebagaimana yang tertuang dalam berbagai peraturan, bahwa aspek-aspek komersial dalam kegiatan bisnis pelayaran sudah dikelompokkan meskipun tidak menutup kemungkinan antara aspek satu dan aspek lainnya memiliki keterkaitan. Aspek yang dibahas dalam penelitian ini adalah aspek yang terkait dengan *private maritime law* yang ada di dalam KUHD Buku II dengan peraturan lain yang terkait dan sektor lain yang dianggap penting dalam berjalanya aktivitas bisnis pelayaran. Namun tidak menutup kemungkinan juga bahwa beberapa aspek publik juga akan menjadi topik bahasan. Aspek-aspek bisnis pelayaran yang diatur dalam KUHD Buku II secara singkat dapat diuraikan sebagai berikut :

- a. Kapal laut dan muatannya,
- b. Pengusaha kapal dan pengusaha pelayaran,
- c. Nakhoda, awak kapal dan pelayar,
- d. Perjanjian kerja laut,
- e. Mencarterkan dan mencarter kapal
- f. Pengangkutan barang,

- g. Pengangkutan orang,
- h. Tubrukan kapal,
- i. Kapal karam, kandas dan penemuan barang di laut,
- j. Asuransi atau pertanggungan terhadap bahaya-bahaya di laut,
- k. Awar (kerugian di laut),
- l. Hapusnya perikatan-perikatan dalam perdagangan laut,
- m. Kapal dan alat pelayaran di sungai dan perairan pedalaman.

Menurut kondisi dan perkembangan mengenai peristilahan, penamaan dan peraturan-peraturan terkait serta kompleksitas bisnis pelayaran yang ada, dan untuk memudahkan penjelasan yang disampaikan, maka sektor-sektor yang dinilai masih dijumpai beberapa permasalahan dan membutuhkan perbaikan pengaturan dapat diringkas sebagai berikut :

a. Kegiatan Pengangkutan.

Bahwa dalam pengiriman barang melalui angkutan laut melibatkan banyak *stakeholder* yang mempunyai fungsi dan kepentingan masing-masing serta dinaungi oleh peraturan perundang-undangan yang berbeda-beda. *Stakeholder* tersebut adalah :

- 1) Pengirim barang (*shipper*), yaitu orang atau badan hukum yang memiliki barang untuk dikirim dari satu pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan.
- 2) Penerima barang (*consignee*), yaitu orang atau badan hukum yang akan menerima barang yang dikirim oleh *shipper*.
- 3) Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) atau *freight forwarder*, yaitu perusahaan yang ditunjuk mengurus dan menyelesaikan dokumen angkutan laut, baik ekspor maupun impor, termasuk mengangkut barang dari gudang *shipper* ke gudang lini I atau mengangkut barang dari gudang lini I ke gudang *consignee*. EMKL bisa berfungsi sebagai wakil eksportir dan bisa berfungsi sebagai importir.
- 4) Perusahaan Bongkar Muat (PBM), perusahaan yang khusus bergerak dalam kegiatan bongkar-muat dari dan ke kapal.
- 5) Pengangkut barang (*carrier*), yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan.
- 6) PT (Persero) PELINDO, adalah BUMN yang menyediakan fasilitas pelabuhan, baik fasilitas untuk kapal maupun untuk barang.

- 7) Bea dan Cukai, bertanggungjawab terhadap barang-barang yang dibongkar-muat dari dan ke kapal sehubungan dengan pungutan pajak ekspor-impor.
- 8) Karantina Hewan/ Tumbuhan, bertanggungjawab terhadap pengawasan kesehatan barang (hewan dan tumbuhan) yang dibongkar-muat dari dan ke kapal.

b. Kegiatan Bongkar Muat.

Usaha Bongkar Muat Barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. Kegiatan usaha bongkar muat barang secara jelas telah diatur dalam Pasal 79 Bab VI Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 tahun 2010 tentang angkutan di perairan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 11 tahun 2007 tentang pedoman penetapan tarif pelayanan jasa bongkar muat petikemas di dermaga konvensional di pelabuhan yang diselenggarakan oleh badan usaha pelabuhan.

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan dijelaskan bahwa kegiatan usaha bongkar muat barang dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan atau dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional yang di khususkan untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu. Untuk kapal yang dioperasikannya (Pasal 80 ayat (2) dan (3), PP Nomor 20 Tahun 2010).

c. Asuransi.

Perlindungan terhadap konsumen dalam bisnis pelayaran masih membutuhkan kepastian hukumnya. Saat ini tidak diatur secara rinci karena setiap aspek dan subjek bisnis pelayaran memiliki hubungan hukum masing-masing. Selain itu, aspek yang diatur dalam asuransi seharusnya bukan hanya diperuntukan yang berkaitan dengan pengangkut atau pemilik kapal, namun meliputi seluruh subjek dalam bisnis pelayaran. Sehingga dalam hal ini masih terjadi kesenjangan antara praktik yang ada dan kebutuhan akan regulasi yang memadai mengenai asuransi atau tanggung kerugian. Maka harus ada peraturan yang mengatur secara rinci mengenai hubungan hukum antara masing-masing pelaku bisnis pelayaran dan tanggungjawab kerugian yang ditimbulkan di setiap masing-masing hubungan hukum tersebut.

d. Ekspor-Import.

Menurut UU No. 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan, ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean, impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean. Pada langkah awal perdagangan dengan angkutan laut adalah terjadinya *sales contract* antara kedua pihak utama yaitu penjual atau *shipper* dengan pembeli atau *consignee*. Artinya bahwa bisnis pengangkutan barang melalui tidak akan terjadi tanpa adanya peristiwa *sales contract*.

e. Penyelesaian Sengketa Bisnis.

Dalam tata hukum di negara Indonesia, proses penyelesaian sengketa dapat dilakukan melalui dua cara; yakni penyelesaian melalui pengadilan (*litigasi*) dan diluar pengadilan (*non litigasi*). Pada umumnya, penyelesaian perkara dilakukan melalui litigasi dalam pengadilan yang di Indonesia dalam hal ini diatur dalam UU No. 49 Tahun 2009 tentang Peradilan Umum. Tetapi dalam hal dagang cara ini kurang banyak diminati para pelaku dagang. Kebanyakan mereka lebih menyukai menyelesaikan perkara di luar pengadilan (*non litigasi*).

Diantara cara penyelesaian sengketa yang sering dilakukan di luar pengadilan adalah dengan melalui jalan arbitrase. Arbitrase adalah cara penyelesaian sengketa antara para pihak yang bersengketa melalui seorang hakim arbiter yang ditunjuk berdasarkan kesepakatan keduanya untuk memutuskan sengketa yang dialami yang saat ini diatur dalam UU 30/1999 mengenai arbitrase dan alternatif penyelesaian sengketa.

Menurut UU 30/1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa, Pasal 1 ayat (1) " arbitrase adalah cara penyelesaian sengketa perdata diluar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa." Sengketa yang dapat diselesaikan melalui arbitrase hanya sengketa di bidang perdagangan dan yang menurut hukum dan peraturan perundang-undangan dikuasai sepenuhnya oleh pihak yang bersengketa. Adapun sengketa yang tidak dapat diselesaikan melalui arbitrase adalah yang menurut peraturan perundang-undangan tidak dapat diadakan perdamaian. Jadi, selama terdapat unsur sengketa di bidang perdagangan dan terdapat klausul untuk diselesaikan melalui arbitrase, sengketa bisnis (dagang) yang terjadi di bidang pelayaran juga dapat diselesaikan melalui arbitrase.

Namun dalam perkara bisnis pelayaran yang memiliki kompleksitas tersendiri, beberapa pandangan muncul terkait pembentukan badan yang memiliki kewenangan dalam memutus sengketa pelayaran

terutama aspek bisnisnya. Dalam praktiknya sudah dibentuk mahkamah pelayaran. Namun kompetensi dan yurisdiksi yang dimiliki oleh mahkamah tersebut belum dapat dikatakan sebagai badan peradilan untuk menyelesaikan sengketa bisnis khusus di bidang pelayaran. Mahkamah Pelayaran sudah ada di Indonesia, pada 27 April tahun 1934 ketika masih berada dalam masa pendudukan Belanda. Ketika Indonesia merdeka, Mahkamah Pelayaran tetap dipertahankan. Organisasi dan Tata kerja Mahkamah Pelayaran diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 15 tahun 1999 sebagai pelaksana Peraturan Pemerintah No 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Berdasarkan PP No 1 Tahun 1998 pasal 20 Mahkamah Pelayaran merupakan lembaga yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan.

Mahkamah Pelayaran hanya bertugas terbatas pada menjatuhkan sanksi berupa hukuman administratif yang berkaitan dengan profesi kepelautan. Oleh karena itu dinilai perlu untuk melakukan solusi khusus, apakah selanjutnya mahkamah pelayaran ditambah yurisdiksinya untuk dapat menangani kasus-kasus bisnis pelayaran yang terjadi sengketa, dengan disesuaikan dengan peraturan yang berlaku lainnya.

Rasionalisasi dari pengadaan lembaga peradilan khusus adalah terkait dengan kompleksitas aktivitas bisnis pelayaran yang berpotensi menimbulkan sengketa, peran lembaga peradilan dan arbitrase dirasa masih kurang berperan dalam penyelesaian kasus-kasusnya. UU No. 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan UU No. 49 Tahun 2009 Tentang Perubahan kedua atas UU No. 2 Tahun 1986 Tentang Peradilan Umum perlu menjadi bahan pertimbangan untuk wacana tersebut. Perlunya keberadaan lembaga peradilan khusus juga akibat dari terjadinya kesenjangan antara potensi sengketa akibat kompleksitas aktivitas bisnis yang ada dengan upaya menyiapkan lembaga peradilan khusus.

Adapun bahasan utama dalam bagian analisis ini adalah terkait dengan beberapa ketentuan KUHD tentang Pengangkutan Barang melalui Laut yang perlu ditinjau ulang (*review*). Aspek Hukum Perdata (*privat*) tentang penyelenggaraan angkutan laut di Indonesia sumber utamanya terdapat dalam KUHD Buku II. Muatan isi dalam Buku II tersebut mengatur hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang timbul dari pelayaran. Cakupan meterinya cukup luas yang pada pokoknya mengatur hal-hal yang berhubungan dengan kapal laut dan muatannya, pemilik/pengusaha kapal, nakhoda dan awak kapal, pengangkutan barang dan orang, tubrukan kapal, bencana kapal, kerugian di laut (*awar*), asuransi laut, hapusnya perikatan-perikatan dalam perdagangan melalui laut dan juga mengenai kapal dan alat pelayaran sungai dan perairan pedalaman.

Ketentuan-ketentuan yang terdapat pada Buku II tersebut merupakan produk hukum dari masa kolonial Belanda dan isinya praktis tidak mengalami perubahan hingga kini. Padahal dilihat dari perkembangan Hukum Maritim Internasional dan bahkan untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri sekalipun banyak dari ketentuan-ketentuan tersebut sudah tidak memadai untuk diterapkan. Pada saat ini, berbagai konvensi internasional telah lahir dan bahkan sebagian besar telah diterapkan dalam praktik angkutan laut dan palayaran internasional. Perihal yang paling menonjol adalah Konvensi Brussel 1920 mengenai penyeragaman ketentuan tentang konosemen (B/L) yang terkenal dengan nama *Hague Rules*, yang kemudian mengalami perubahan dalam Protokol 1967 sehingga terkenal dengan nama *Hague/Visby Rules*. Dalam pada itu telah lahir pula Konvensi Pengangkutan Melalui Laut 1982 yang dikenal dengan nama *Hamburg Rules* yang dimaksudkan untuk pada waktunya menggantikan *Hague/Hague Visby Rules*. Di samping itu terdapat pula Konvensi Mengenai Angkutan Barang Multimoda 1980 dan khusus mengenai angkutan penumpang dan barang bawaanya. Berbagai konvensi-konvensi tersebut perlu mendapatkan perhatian untuk pengembangan hukum privat maritim di Indonesia.

Berikut ini dianalisis beberapa ketentuan Buku II KUHD yang mengatur masalah pengangkutan barang melalui laut. Perihal materi yang diatur terdapat pada Pasal 466 sampai dengan 520 KUHD meliputi hal-hal berikut: (1) Pengertian pengangkutan dan pengangkut; (2) Kewajiban dan tanggungjawab pengangkut; (3) Pembatasan tanggungjawab pengangkut; (4) Perlindungan terhadap pengirim barang; (5) Cara menentukan ganti kerugian; (6) Pembatasan pemberian ganti rugi; (7) Hak pengangkut mendapatkan ganti rugi; (8) Barang-barang muatan yang tidak dapat sampai di tempat tujuan; (9) Menghitung, mengukur dan menimbang barang di tempat tujuan; (10) Menyelidiki keadaan barang-barang dan menaksir besarnya kerugian oleh tim ahli; (11) Kekurangan atau kerusakan yang tidak dapat dilihat dari luar; (12) Penerima atau pengirim Wajib Membayar Uang Angkutan; (13) Jika penerima tidak Datang Mengambil Barang Kiriman; (14) Keadaan barang yang Diserahkan Tidak Cocok dengan Konosemen; (15) Penerima Dilarang membebaskan Diri Dari kewajibannya mmembayar Uang Angkutan Dengan Cara Abandonemen; (16) Konosemen (Bill of Lading); (17) Yang Berhak Menerbitkan Konosemen (B/L); (18) Delivery Order (Penjualan barang-barang Angkutan); (19) Bentuk-Bentuk Konosemen (B/L); (20) Cara Menyerahkan Konosemen pada Orang lain; (21) Lembaran-Lembaran Konosemen; (22) Penyebutan Nama Kapal dalam Konosemen; (23) Penyerahan Barang sebelum Tiba di Tempat Tujuan; (24) Yang Berhak Menerima barang Muatan; (25) Hubungan konosemen dan Charter

Party; (26) Ketentuan-ketentuan tentang pengembalian Konosemen; (27) Dua orang Pemegang Konosemen Menuntut Penyerahan Barang yang Sama: Siapa yang Berhak?; (28) Ketentuan-ketentuan Internasional.

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang BAB V A sub 1 tentang pengangkutan pelayaran, pengangkutan dapat dikelompokkan kepada dua aspek, yaitu pengangkutan barang dan pengangkutan orang. Sedangkan dalam studi ini fokus kajian adalah aspek pengangkutan barang.

Adapun yang dimaksud dengan pengangkutan adalah orang yang mengikat diri, baik dengan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain, untuk menyelenggarakan pengangkutan barang seluruhnya atau sebagian melalui laut.

Dalam hal tersebut hubungan perjanjian antara konsumen dan pengangkut berupa perjanjian pengangkutan yang menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya sebagaimana diatur dalam pasal 468 KUHD.

Apabila pengangkut tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, maka pengangkut harus mengganti kerugian yang diderita konsumen tersebut, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau rusaknya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu. Pengaturan ini dapat dilihat dalam pasal 89, 91, 249, 342, 359, 371, 452, 469.

Terkait dengan barang-barang mewah seperti hilangnya emas, perak, batu mulia dan barang berharga lainnya, uang dan surat-surat berharga, pengangkut hanya bertanggung jawab bila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan nilai barang itu sebelum atau pada waktu ia menerimanya.

Adapun berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut, terdapat beberapa persyaratan yang membatasi tanggung jawab pengangkut dalam hal apa pun tidak membebaskannya untuk membuktikan, bahwa untuk pemeliharaan, perlengkapan atau pemberian awak untuk alat pengangkutan yang diperjanjikan telah cukup diusahakan, bila ternyata, bahwa kerugian itu adalah akibat dari cacat alat pengangkutannya atau

tatanannya. Dari hal ini tidak dapat diadakan penyimpangan dengan perjanjian.

Ganti rugi yang harus dibayar oleh pengangkut karena tidak menyerahkan seluruhnya atau sebagian dari barang-barang, dihitung menurut nilai barang yang macam dan sifatnya sama di tempat tujuan, pada waktu barang itu seharusnya diserahkan, dikurangi dengan apa yang dihemat untuk bea, biaya dan biaya angkutan karena tidak adanya penyerahan.

Bila muatan selebihnya dengan ketentuan tujuan yang sama, sebagai akibat suatu sebab untuk hal mana pengangkut tidak bertanggung jawab, tidak mencapai tujuannya, maka ganti ruginya dihitung menurut nilai barang yang macam dan sifatnya sama di tempat dan pada waktu barang itu didatangkan. Dalam hal adanya kerusakan, maka harus diganti jumlah uang yang diperoleh dengan mengurangi nilai barang yang telah ditentukan di atas dengan nilai barang yang rusak, dan selisih, hal tersebut dilakukan dengan melihat bea, biaya dan biaya angkutan karena adanya kerusakan.

Bila pengangkut adalah pengusaha kapal, maka tanggung jawab atas kerusakan yang diderita barang yang diangkut dengan kapal, terbatas sampai jumlah f. 50,- setiap meter kubik isi bersih kapalnya, sepanjang mengenai kapal yang digerakkan secara mekanis, ditambah dengan apa yang untuk menentukan isinya dikurangkan dari isi kotor untuk ruangan yang ditempati oleh tenaga penggerak. Sedangkan bila pengangkut bukan pengusaha kapal kewajiban untuk ganti rugi yang mengenai pengangkutan melalui laut, terbatas sampai jumlah yang dalam urusan kerusakan yang diderita, berdasarkan ketentuan pasal yang lalu, dapat ditagih pada pengusaha kapal. Dalam hal adanya perselisihan, maka pengangkut harus menunjukkan sampai seberapa batas pertanggungjawabannya sebagaimana disebut Pasal 474-475 KUHD.

Pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan terlambatnya penyerahan barang, kecuali bila ia membuktikan, bahwa keterlambatan itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya. Pengangkut wajib menyimpan barang-barang atas biaya dan bahaya kerugian pemilik dalam tempat yang sesuai untuk itu, bila pemegang berbagai konosemen atau berbagai lembar dari konosemen yang sama di tempat tujuan menuntut penyerahan dari barang-barang yang sama. Pengangkut harus menyerahkan barang-barang angkutannya di tempat tujuan, di kapal atau di darat. Ia wajib memberitahukan tentang datangnya barang-barang dan tentang cara penyerahannya kepada mereka yang telah melaporkan diri selaku penerima dan telah menunjukkan hak mereka.

Di samping itu, pengangkut juga memiliki beberapa hak, antara lain :

- a. Pengangkut mempunyai hak atas ganti rugi yang diderita karena tidak diserahkan kepadanya sebagaimana mestinya surat-surat yang menjadi syarat untuk mengangkut barang itu. Ia bertanggung jawab untuk mematuhi undang-undang dan peraturan pemerintah mengenai barang itu, bila surat-surat dan pemberitahuan yang diberikan kepadanya memungkinkannya untuk itu.
- b. Pengangkut mempunyai hak atas penggantian kerugian yang dideritanya akibat diberikan kepadanya pemberitahuan yang tidak betul atau tidak lengkap mengenai waktu dan sifat-sifat barang, kecuali bila ia telah mengenal atau seharusnya mengenal watak dan sifat-sifat itu (sifat membahayakan).
- c. Bila diperjanjikan, bahwa kapal tidak perlu pergi lebih jauh dari tempat yang dapat sampai dan berlabuh lancar dan aman, maka pengangkut berwenang untuk menyerahkan barang-barang itu di tempat terdekat pada tempat tujuannya yang memenuhi syarat ini, kecuali bila halangan itu hanya bersifat sementara, sehingga hal itu hanya akan menyebabkan kelambatan sedikit.
- d. Baik pengangkut maupun penerima berwenang untuk minta agar diadakan pemeriksaan oleh hakim tentang keadaan sewaktu barang diserahkan atau telah diserahkan, beserta anggaran penaksiran kerugian yang ditimbulkannya sebagaimana disebutkan dalam pasal 478-483 KUHD.

Adapun hak-hak pengirim dan penerima barang (konsumen), adalah :

- a. Penerima barang mempunyai hak didahulukan mengenai ganti rugi atas barang-barang angkutannya terhadap para kreditur, kecuali yang disebut dalam pasal 316, asalkan ia menyuruh menyita biaya angkutan dalam jangka waktu yang disebut dalam pasal yang lalu.
- b. Dengan penyitaan itu dianggap peraturan dalam pasal yang lalu telah terpenuhi. Bila tidak ada surat, penyitaan dapat dilakukan dengan izin ketua raad van justitie yang daerahnya barang-barang itu diserahkan pengadilan usaha memeriksa tuntutan pernyataan sahnya dan pencabutan penyitaan, beserta tuntutan untuk pemberian pernyataan kepada pihak ketiga yang barangnya disita.
- c. Di luar kabupaten yang ada raad van justitiemya penyitaan dapat dilakukan atas izin residentierechter yang mempunyai wilayah penyerahan barang yang bersangkutan sebagaimana disebutkan dalam pasal 488 KUHD.
- d. Penerima barang yang menduga adanya kerusakan pada barangnya, berwenang untuk menyuruh mengadakan pemeriksaan oleh

pengadilan sebelum atau pada waktu penyerahan, tentang cara memuat barang dalam kapal, dan tentang sebab rusaknya.

- e. Penerima tidak berwenang untuk melepaskan hak atas barang-barangnya untuk seluruhnya atau sebagian untuk membayar biaya angkutannya.
- f. Pengirim dapat meminta agar pengangkut mengeluarkan konosemen tentang barang yang diterimanya untuk diangkut, dengan menarik kembali tanda terima, sekiranya telah dikeluarkan olehnya.
- g. Pengirim di lain pihak wajib memberikan pada waktu yang tepat bahan-bahan yang diperlukan guna pengisian konosemennya.
- h. penerima bagaimanapun juga dapat memungut dari biaya angkutan yang harus dibayar olehnya, ganti rugi yang diderita pada barang-barang selama pengangkutan, untuk mana biaya angkutan harus dibayar. Pengangkut yang memungut atau telah memungut biaya angkutan usaha dapat dituntut untuk membayar kerugian itu. Sedangkan dalam hal pengangkutan peti kemas, khususnya mengenai tanggung jawab pengirim, pengangkut dan pemilik peti kemas Peraturan Pemerintah No 51 tahun 2002 tentang perkapalan mengatur secara spesifik di dalam pasal 100, 101 dan 102, yang berbunyi :

Pasal 100

“Pengirim maupun pengangkut peti kemas bertanggung jawab dan menjamin bahwa barang yang dikirim dalam peti kemas sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan tidak melebihi batas kemampuan peti kemas yang bersangkutan”.

Pasal 101

- (1) Pihak pengirim maupun pengangkut peti kemas harus bertanggung jawab dan menjamin bahwa peti kemas bersangkutan akan ditempatkan sedemikian rupa, sehingga peti kemas tersebut tidak memperoleh beban diluar kemampuannya.
- (2) Pengirim dan pengangkut peti kemas harus yang dinilai tidak laik, kecuali pada peti kemas tersebut terletak secara benar tanda persetujuan yang sah sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 97.
- (3) Pengangkut peti bertanggung jawab dan menjamin bahwa peti kemas yang dimuat dikapal telah memenuhi persyaratan pemuatan untuk terwujudnya kelaiklautan kapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pasal 102

“Pemilik peti kemas bertanggung jawab dan menjamin bahwa peti kemasnya dalam keadaan laik peti kemas, baik pada saat penyimpanan maupun penggunaan”.

Berkaitan dengan sengketa dan penyelesaiannya dalam pengangkutan barang, pengangkut tidak berwenang untuk menahan barang guna menjamin apa yang harus dibayar dalam urusan pengangkutannya dan sebagai sumbangan dalam kerugian (*avarij*) umum. Persyaratan perjanjian yang bertentangan dengan usaha adalah batal. Ia berhak, sebelum penyerahan barangnya, untuk menuntut agar diadakan jaminan pembayaran yang oleh penerima harus dibayar dalam urusan pengangkutannya dan sebagai sumbangan dalam kerugian umum.

Bila timbul sengketa mengenai jumlah atau sifat jaminan yang harus diadakan, diambil keputusan oleh ketua raad van justitie, bila ada dalam wilayah tempat penyerahannya harus dilakukan, bila tidak ada, oleh residentierechter, atau jika ia tidak ada oleh kepala Pemerintahan Daerah setempat, bagaimanapun juga atas permohonan pihak yang paling bersedia, setelah mendengar atau memanggil secukupnya pihak lawan atau wakilnya.

Bila pada waktu perhitungan akhir timbul perselisihan tentang jumlah yang harus dibayar oleh penerima, apakah untuk menentukan itu tidak diperlukan perhitungan yang segera dilaksanakan, maka penerima wajib dengan seketika memenuhi bagian yang harus dibayarnya disetujui oleh pihak-pihaknya, dan mengadakan jaminan untuk pembayaran bagian yang diperselisihkan olehnya atau untuk bagian yang jumlahnya belum pasti.

Bila timbul sengketa mengenai jumlah atau sifat jaminan yang harus diadakan, atau mengenai jumlah yang untuk itu jaminan yang harus diadakan itu harus diusahakan dalam keadaan tetap mencukupi, diambil keputusan oleh ketua raad van justitie, bila ada dalam wilayah tempat penyerahannya harus dilakukan, dan bila tidak ada, oleh residentierechter, atau jika dia tidak ada oleh kepala pemerintahan Daerah setempat, dan bagaimanapun juga atas permohonan dari pihak yang paling bersedia, setelah mendengar atau memanggil secukupnya pihak lawan atau wakilnya.

Bila penerima tidak datang, menolak untuk menerima barangnya, atau bila atas barang itu dilakukan penyitaan revindikatur (yang barangnya dapat dituntut kembali oleh yang berhak), pengangkut wajib menyimpan barang di tempat penyimpanan yang sesuai untuk itu atas beban dan kerugian dari yang mempunyai hak.

Pengangkut dapat memutuskan untuk melakukan penyimpanan, bila penerima menolak untuk mengadakan jaminan sesuai dengan ketentuan pasal 493 atau timbul perselisihan tentang jumlah atau sifat jaminan yang harus diadakan. Bila di tempat tujuannya tidak ada tempat penyimpanan yang sesuai atau pengangkut tidak mempunyai wakil di sana, pengangkut dalam hal tersebut dalam alinea kedua pasal usaha, berwenang untuk mengangkut barang itu ke pelabuhan pertama yang berikut, di mana penyimpanan dapat dilakukan paling sesuai, dan dia mempunyai wakil dan menyimpannya di sana dalam tempat yang sesuai untuk itu, semuanya untuk beban dan kerugian dari yang mempunyai hak.

Perjanjian pengangkutan terhapus, bila sebelum keberangkatan kapal yang diperuntukkan bagi pengangkutannya :

- a. peraturan penguasa menghalangi keluarnya kapal itu;
- b. pengeluaran barang-barang dari tempat keberangkatan atau pemasukan di tempat tujuan dilarang;
- c. pecah perang, sehingga kapal atau barang-barangnya menjadi tidak bebas;
- d. pelabuhan keberangkatan atau tempat tujuan diblokir;
- e. dilakukan embargo terhadap kapal atau oleh peraturan penguasa dicabut penguasaan pengangkut atas ruang kapal yang diperuntukkan bagi pengangkutan barang-barang itu. Bila dalam hal-hal yang disebut dalam nomor 2 dan nomor 3 untuk pembongkaran barang-barang itu diperlukan pengaturan kembali muatan lainnya untuk seluruhnya atau sebagian, biayanya dibebankan pada para pemuat barang-barang itu. Di samping itu mereka juga wajib mengganti kerusakan yang diderita pada muatan lainnya karena pengaturan kembali (Pasal 1253, 1263, 1265, 1338, KUHPdt).

Sedangkan dalam hal hapusnya perikatan dalam perdagangan laut dikhususkan pada sifat kadaluarsa perikatan tersebut dengan mengacu kepada perhitungan berapa lama waktu tersebut. Adapun pembagiannya dapat dilihat dalam gambar sebagai berikut :

No **Kadaluarsa 1 Tahun (Pasal 741 KUHD)**

Kadaluarsa 1 Tahun (Pasal 741 KUHD)

- ### Kadaluarsa 2 Tahun (Pasal 742 KUHD)

- ### Kadaluarsa 3 Tahun (Pasal 743 KUHD)

- ### Kadaluarsa 5 Tahun (Pasal 744 KUHD)

- 22

Dalam penelitian ini telah dilakukan pula studi komparatif dengan Malaysia terkait pemberlakuan *commercial code* bidang pelayaran. Sebagaimana telah disebutkan dalam bab data dan informasi, bahwa Portklang menempati urutan 13 pelabuhan terbaik dunia dalam hal jumlah arus barang. Selain Portklang pelabuhan Malaysia lainnya yang masuk di jajaran 20 besar adalah pelabuhan Tanjung Pelepas. Dalam hal infrastruktur, pelabuhan-pelabuhan tersebut memang unggul dari beberapa pelabuhan yang ada di Indonesia, meskipun dalam hal regulasi yang diberlakukan belum cukup dianggap relevan.

Dalam hal pelaksanaan hukum komersil di bidang pelayaran, Malaysia memberlakukan Malaysia *Carriage of Goods by Sea Act* atau disingkat Malaysia COGSA yang diberlakukan 1950 sejak pendudukan Inggris. Pasca kemerdekaanya, beberapa peraturan lain ditetapkan untuk diberlakukan di dua wilayah Malaysia yaitu, *Convention Relating to the Carriage of Goods by Sea and to the Liability of Shipowners and Others* yang diberlakukan tahun 1960 di Malaysia Timur (Sarawak), dan di wilayah Sabah peraturan turunan tahun 1961 yang mengadopsi *Hague Rules*. Namun saat ini Malaysia masih dalam proses upaya revisi peraturannya yaitu COGSA dengan disesuaikan peraturan internasional yang lebih relevan saat ini seperti *Hague-Visby Rules* 1968 terutama dalam hal tanggungjawab dan ganti kerugian.

Jika didasarkan atas data yang ada, sesungguhnya Indonesia tidak tertinggal dalam hal pemberlakuan hukum yang berlaku. Beberapa data menyebutkan bahwa di Indonesia lebih dahulu memberlakukan *Hague-Visby Rules* dalam praktik yang dilakukan pelaku bisnisnya. Namun setelah dilakukan beberapa ulasan dan survey lokasi pencapaian prestasi Portklang bukan hanya hukum yang diberlakukan secara konsisten, namun juga ketersediaan infrastruktur yang memadai. Untuk itu tidak mengherankan apabila dalam peringkat dunia prestasi *Portklang* di dunia menempati posisi yang cukup diperhitungkan. Jadi upaya yang harus dilakukan Indonesia kedepan selain memperbaiki aspek regulasinya adalah perbaikan terhadap infrastruktur.

Kemudian dari pada itu, hal yang paling penting dalam penelitian ini adalah bahwa penelitian ini merangkum hasil analisis Pasal 466-520 KUHD tentang Pengangkutan Barang Melalui Laut. Hasil analisis tersebut dituangkan dalam bentuk tabel dengan nomor Tabel 5.1 tentang Hasil Analisis Pasal 466-520 KUHD tentang Pengangkutan Barang Melalui Laut. Dalam tabel tersebut dimuat 28 (dua puluh delapan) perihal, mulai dari pengertian perjanjian pengangkutan, pengangkut, pengirim barang, penerima barang dan barang (ketentuan umum) hingga perihal yang berkaitan dengan ketentuan-ketentuan Internasional. Tabel ini juga dilengkapi dengan dasar pengaturan, muatan isi, catatan hasil *review*/peninjauan, dan masukan perubahan (KUHD).

E. KESIMPULAN DAN SARAN.

Dari permasalahan yang diajukan dan kemudian dilakukan analisis berdasarkan data yang terkumpul dalam studi ini, dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. *Commercial code* bidang pelayaran yang berlaku di Indonesia saat ini masih didasarkan pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang merupakan warisan hukum dari penjajahan Belanda yakni W.v.K (*Wetboek van Koophandel*) yang diberlakukan berdasarkan asas konkordansi (sebelum kemerdekaan) dan asas toleransi yuridis (setelah kemerdekaan) berdasarkan Pasal II Aturan Peralihan UUD 1945. Meskipun Setelah Indonesia merdeka sudah bermunculan beberapa regulasi baru baik di tingkat undang-undang maupun peraturan di bawahnya, namun dalam tataran praktik belum dilaksanakan secara konsekuen. Hal ini mengakibatkan ketidakpastian dalam pelaksanaan hukum di bidang *commercial code*.
2. Sistem pengangkutan laut yang ada di Indonesia dijalankan berdasarkan sistem regulasi yang sudah dibentuk, yakni UU No.17/2008 tentang Pelayaran. Beberapa hal yang perlu diperhatikan terkait *commercial code* adalah usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan, yaitu: (1) Bongkar muat barang; (2) Jasa pengurusan transportasi; (3) Angkutan perairan pelabuhan; (4) Penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut; (5) *Tally* mandiri; (6) Depo peti kemas; (7) Pengelolaan kapal (*ship management*); (8) Perantara jual beli dan/atau sewa kapal; (9) Keagenan awak kapal; (10) Keagenan kapal; dan (11) Perawatan dan perbaikan kapal. Berbagai usaha usaha jasa tersebut di samping mengandung aspek hukum publik seperti perizinan, juga mengandung aspek hukum privat misalnya terkait dengan kontrak-kontrak yang harus dibuat. Dalam praktik yang berjalan di lapangan masih ditemukan berbagai hal yang menyimpangi sistem yang ada, terutama dalam hal penarifan, pungutan, perizinan dan lain-lain yang menimbulkan efek inefisiensi dan *high cost economy*.
3. Perkembangan dan implementasi *commercial code* yang terkait dengan bidang pelayaran di Indonesia dimulai sejak pemberlakuan W.v.K (*Wetboek van Koophandel*) oleh Belanda di Indonesia berdasarkan asas konkordansi yaitu asas yang memberlakukan hukum penjajah di wilayah jajahannya. Setelah bangsa Indonesia merdeka W.v.K tersebut diterjemahkan menjadi Kitab Undang-Undang Hukum dagang (KUHD) dan diberlakukan berdasarkan asas toleransi yuridis mengacu pada Pasal II Aturan Peralihan UUD 1945. Pada perkembangan

berikutnya dilakukan penyesuaian-penyesuaian dengan peraturan-peraturan internasional sehingga banyak hal yang harus direvisi seperti penyesuaian akibat diratifikasinya GATT WTO melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994. Setidaknya hal tersebut yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 bahwa semangatnya menciptakan persaingan usaha sehat.

4. Tersebarinya pengaturan aspek bisnis pelayaran di berbagai regulasi memiliki kelemahan. Hal ini berbeda dengan regulasi yang secara khusus mengatur mengenai seluruh aspek *commercial code* di bidang pelayaran seperti halnya KUHD Buku II. Secara garis besar upaya yang harus ditempuh untuk melakukan perbaikan dan pengembangan *commercial code* di Bidang Pelayaran dapat dilakukan dengan melakukan (1) Melakukan *review* terhadap ketentuan-ketentuan KUHD yang dirasa sudah tidak relevan; (2) Ratifikasi terhadap berbagai perjanjian internasional yang mengatur tentang kegiatan bisnis pelayaran agar keberadaan Indonesia lebih dapat diterima di lingkungan masyarakat internasional serta sebagai konsekuensi globalisasi; (3) Melakukan adopsi berbagai ketentuan konvensi internasional di bidang pelayaran ke dalam peraturan perundang-undangan seperti UU, PP atau Permen; (4) Melakukan harmonisasi dan sinkronisasi antar peraturan yang saling terkait; (5) Melakukan penegakan hukum (*law enforcement*) terhadap peraturan yang sudah memadai namun belum efektif berjalan.

Berdasarkan kesimpulan studi ini, kiranya perlu disampaikan rekomendasi-rekomendasi sebagai upaya lanjut sebagai berikut :

1. Perlu dilakukan *review* terhadap ketentuan-ketentuan KUHD yang dirasa sudah tidak relevan untuk disesuaikan dengan kondisi saat ini;
2. Perlu dilakukan ratifikasi terhadap berbagai perjanjian internasional yang mengatur tentang kegiatan bisnis pelayaran agar keberadaan Indonesia lebih dapat diterima di lingkungan masyarakat internasional;
3. Perlu dilakukan adopsi terhadap berbagai ketentuan konvensi internasional di bidang pelayaran ke dalam peraturan perundang-undangan yang memungkinkan seperti UU, PP atau Permen;
4. Perlu dilakukan harmonisasi dan sinkronisasi antar peraturan yang saling terkait agar tidak terjadi tumpang tindih (*overlapping*) aturan;

5. Perlu dilakukan penegakan hukum (*law enforcement*) terhadap peraturan yang sudah memadai namun belum efektif pelaksanaannya.
6. Perlu dilakukan tindak lanjut dari hasil studi ini, yaitu desakan oleh pemerintah melalui Kementerian Perhubungan kepada lembaga legeslatif untuk memasukkan ke dalam Program Legislasi Nasional (Prolegnas) RUU tentang Hukum Privat Maritim.